

ПЕРСПЕКТИВЫ ПЕРЕХОДА НА ЗЕЛЕНый ТРАНСПОРТ PROSPECTS FOR THE TRANSITION TO GREEN TRANSPORT

Изтлеуов Г.М.-Южно-Казахстанский Университет

им.М.Ауэзова, Казахстан

Кирийгитов Х.Б.- Джизакский политехнический институт, Узбекистан

Iztleuov G.M.-M.Auezov South Kazakhstan University, Kazakhstan

Kiryigitov H.B.-Jizzakh Polytechnic Institute, Uzbekistan

Аннотация. Зеленый транспорт – это любой способ или организационная форма передвижения, позволяющая снизить уровень воздействия на окружающую среду. К ним относятся пешеходное и велосипедное движение, экологический транспорт, транспортно-ориентированный дизайн, аренда транспортных средств, а также экономичные системы городского транспорта, которые помогают экономить жизненное пространство и пропагандируют здоровый образ жизни.

Ключевые слова: зеленый транспорт, загрязнение окружающей среды, велосипедный проект, станция, компания Green-bus.

Annotation. Green transport is any method or organizational form of transportation that reduces the level of environmental impact. These include pedestrian and bicycle traffic, ecological transport, transport-oriented design, vehicle rental, as well as economical urban transport systems that help save living space and promote a healthy lifestyle.

Keywords: *green transport, environmental pollution, bicycle project, station, Green-bus company.*

В настоящее время на территории Республики Казахстан находится более 20 млрд тонн твердых, жидких и газообразных отходов.. Кроме того, в промышленности нашей республики ежегодно образуется несколько миллионов тонн отходов. Среди этих отходов в больших количествах

образуются вредные соединения – суперэктоксиканты, которые считаются очень токсичными и оказывают вредное воздействие на окружающую среду.

Зеленый транспорт – это любой вид или организационная форма передвижения, позволяющая снизить уровень воздействия на окружающую среду. К ним относятся ходьба и езда на велосипеде, экологически чистые автомобили, дизайн, ориентированный на транзит, аренда транспортных средств и системы городского транспорта, которые являются экономически эффективными, экономят жизненное пространство и способствуют здоровому образу жизни.

Выбросы парниковых газов от транспорта растут быстрее, чем в любом другом секторе энергетики[3]. Автомобильный транспорт также является одной из основных причин местного загрязнения воздуха и смога[4]. Суперэктоксиканты, выделяющиеся при автотранспорте, представляют собой посторонние микрзагрязнители с очень высокой биологической активностью, распространяющиеся на большие расстояния от источника своего происхождения и оказывающие вредное воздействие на живые организмы. Зеленые транспортные системы вносят положительный вклад в экологическую, социальную и экономическую стабильность сообществ, которым они служат. Транспортные системы существуют для обеспечения социальных и экономических связей, и люди быстро осваивают инструменты для повышения мобильности[1]. Выгоды от повышения мобильности необходимо сопоставлять с экологическими, социальными и экономическими издержками, которые создают транспортные системы. Транспортные системы оказывают существенное влияние на окружающую среду, на их долю приходится 20-25% энергопотребления и выбросов углекислого газа [2]. Суперэктоксиканты - это токсичные вещества с высокой токсичностью - хлор и фосфорорганические соединения, полиароматические углеводороды,

нитрозо- и нафтиламины, тяжелые металлы и радиоактивные соединения [1].

С 2015 года компания Green-bus реализует инвестиционный проект по внедрению зеленого общественного транспорта в Шымкенте и Костанае. Главной особенностью этой компании является замена общественных автобусов на газовое (метан и пропан) топливо. По оценкам экспертов, использование углеводородных газов снижает выбросы углекислого газа на 80%, а выбросы азота - на 14%. Автобусы могут с комфортом перевозить 70-75 пассажиров. Для заправки этих автобусов бензином были оборудованы специальные заправочные станции. Одновременно она может заправлять бензином 8 автомобилей, на строительство этой заправки было потрачено 5 миллионов долларов. Цена 1 литра бензина составила 70 тенге.

В 2016 году парк общественных автобусов в Шымкенте и Костанае пополнился 300 автобусами. В конце 2018 года заключены договоры на приобретение автобусов с АО «ГК «Аллюр» и АО «БРК-Лизинг», АО «НПК Казахстан», ТОО «СарыаркаАвтоПром».

Новые автобусы марки «Анкай» изготовлены в городе Костанае на предприятии ТОО «СарыаркаАвтоПром». Их автобусы имеют множество преимуществ перед китайскими автобусами.

Программа экологизации общественного транспорта в Шымкенте и Костанае состоит из 2 этапов

1. На первом этапе РК проводится только в городах Шымкент и Костанай и Костанай.
2. На 2 этапе будет реализовано во всех городах Республики Казахстан.

Программа экологизации общественного транспорта в Шымкенте и Костанае состоит из 2 этапов

1. I этап включает замену автобусов старше 15 лет эксплуатации.

2. На втором этапе время подачи заявки состоит в замене автобусов старше 10 лет.

В результате замены автобусов на новые экологически чистые автобусы:

1. Объемы выбросов парниковых газов снизятся на 47 829 тыс. т/год в 1-м периоде и на 68 367 тыс. т/год во 2-м периоде.
2. Объем загрязнения твердыми веществами снизится на 33 827 тыс. т/год в 1-м периоде и на 50 169 тыс. т/год во 2-м периоде.
3. Количество автобусов, выпускаемых в Республике Казахстан, достигает 300 в год.

С 2016 года в рамках проекта «Алматыбайк» в городе Алматы и «Шымкент байк» в городе Шымкент в городе запущена автоматизированная система проката велосипедов. На первом этапе при поддержке АО «Самрук-Казына» будет приобретено 200 велосипедов. Для этого планируется координировать услуги 40 станций. Велосипеды, оборудованные по современным требованиям, доставляются из Франции.

В городе Нурсултানে на 154 велостанциях установлено 900 велосипедов.

Впервые в столице система велошеринга была запущена в 2014 году, а за последние 2 сезона популярность аренды велосипеда значительно выросла. Сегодня в Нурсултানে услугами велошеринга пользуются 9 тысяч человек, приобретено 10 тысяч подписок. СТС регулярно проводит опросы пользователей для анализа оптимального расположения велостанций. В этом году 17 велостанций Нурсултана изменили свое местоположение для удобства пользователей велопроката. Ознакомиться с изменениями расположения велостанций можно на сайте www.velobike.kz. Абонементы на прокат велосипедов можно приобрести на сайте www.velobike.kz и в кассах «Сити Транспортные Системы». Система проката велосипедов работает круглосуточно.

Существует три типа подписки на прокат велосипедов: ежемесячно – 2500 тенге; ежеквартально – 6 000 тенге; сезонный – 10 000 тенге.

Итак, в заключение, развитие зеленого транспорта в городах Шымкент, Алматы, Нурсултан развивается по различным направлениям с разной скоростью. В городе можно наблюдать появление газовых автобусов «Анкай» и реализацию велосипедной программы «Шымкент байк». Однако необходимо рассмотреть возможности реализации следующих мер: заказ электробусов, производимых в Костанае, рассмотрение возможностей перезапуска троллейбусов, которые в 20 веке часто использовались в качестве общественного транспорта в 20 веке в качестве общественного транспорта. в городе Шымкент, в новом европейском образце, и учитывая возможность внедрения газоустановочных систем на личный автотранспорт. Необходимо дать скидки 25%, а также необходимо провести их регистрацию и замену документов в Автозоне для бесплатно. Количество станций проекта «Шымкент байк» в городе должно быть увеличено до 100. Следует учитывать скидки 25-50% для студентов. Автомобили, используемые в других службах города – скорой помощи, вывозе мусора, полиции и т.д. Зеленый транспорт должен быть освобожден от налогов со стороны государства, а электромобили должны продаваться по сниженной на 25–50% ставке с 25%-ной беспроцентной ссудой. Электросамокат, самокат и т.д. Центры ремонта и продаж должны быть увеличены и сокращены еще раз на 25 процентов, освобождены от дополнительных налогов с продаж.

Использованная литература

1. Сагимбаев Г. Основы экологии. Алматы, 2005.
2. Оспанова Г.С., Бозшатаева Г.Т. Экология.-Алматы, Экономика, 2002.
3. Будыко М.И. Глобальная экология, М., «Мысль», 2007.
4. Вернадский В.И. Биосфераиносфера. М.: Наука, 2009.-260 с.